Rok VI Warszawa, październik 1925 roku № 10.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.

Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Stulecie parowozu.

W dniu 27 września 1925 r. minęło 100 lat od chwili gdy Jerzy Stephenson, wynalazca lokomotywy uruchomił piewszy pociąg poruszany siłą pary na linji Stockton — Darlington w Anglji. Minęło 100 lat brzemiennych w wypadki, 100 lat o tak olbrzymiej doniosłości dla świata, ludzkości i cywilizacji, że niema w dziejach stulecia, któreby się choćby w przybliżeniu z niemi porównać dało. Olbrzymimi krokami stąpały pokolenia minionego wieku po drodze postępu. Świat zmienił swój wygląd, runęły dawne pojęcia o odległości i czasie, cywilizacja posunęła się naprzód w sposób zdecydowany, szybki i potężny. Różne czynniki złożyły się na całość tej doniosłej ewolucji. Wiek 20-ty to wiek wynalazków. Maszyna parowa, lokomotywa, telegraf, telefon, telegraf i telefon bez drutu, silniki spalinowe, samochód, lotnictwo, oto pokrótce wyliczone najważniejsze z wynalazków, które przyczyniły się do olbrzymiego postępu ludzkości w ostatnich 100 latach.

Pośród wszystkich tych wynalazków najdonioślejszą jak dotąd rolę odegrał parowóz. Umożliwił on przewożenie osób i towarów z nieznaną dotąd szybkością z miejsca na miejsce. Przedstawiając siłę potężną, nie dającą się porównać z używaną przed jego zastosowaniem siłą ludzką czy zwierzęcą — umożliwił on równocześnie przewożenie nierównie większych ilości towaru. Zmieniły się pojęcia o odległości. Na przebycie tej odległości, na którą dotąd zużywano kilka dni—parowóz zużywał jedynie kilka godzin. On dopiero umożliwił przewóz towarów t. zw. objętościowych: węgla, rud, minerałów, większych ilości zboża, jarzyn i t. d. Przewóz zaś uskuteczniał parowóz szybko, tanio i pewnie. Dzięki niemu mógł się dopiero rozwinąć nowoczesny przemysł, dzięki niemu stała się możliwą wymiana towarów na wielką skalę — nowoczesny handel, Parowóz umożliwił ścisłe zbliżenie się, współpracę i współzawodnictwo narodów w nowoczesnej na potężną i wszechświatową skalę zakrojonej wymianie dóbr.

Pokolenie współczesne „Roquecie" (tak się nazywał pierwszy parowóz Stephensona) patrzyło ze zdziwieniem i z przerażeniem na niesamowitego „ognistego rumaka" podejrzywało nieomal czary, wróżyło setki nieszczęść i katastrof. Dziś po 100 latach cała kula ziemska opasana jest linjami kolejowemi. Tysiące parowozów, pracuje dla człowieka. Parowóz stał się czynnikiem nieodzownym w dzisiejszym społeczeństwie. Wszakżesz i stopień cywilizacji danego kraju mierzy się między innymi długością linij kolejowych. Parowóz towarzyszył człowiekowi w jego pochodzie cywilizacyjnym i w niedostępne puszcze Afryki i Ameryki Południowej i w głębie Azyi. W ślad za nim szedł wszędzie postęp i cywilizacja. Dzisiejsze parowozy są oczywiście zgoła niepodobne do swojej prarodzicielki „Roquety". Przewyższają ją wielkością, siłą, dobrocią konstrukcji, szybkością, słowem prześcignęły ją w każdym kierunku. Myśl, zasada, pozostała taż sama. Parowóz jest tworem świadomej myśli ludzkiej, a jego tryumfy, jego zasługi, są zasługami i triumfami człowieka, który opanował martwy żywioł i wprzągł go w swą służbę. Ale parowóz służąc człowiekowi—sam potrzebuje obsługi. Trzeba go opanować, trzeba nim kierować. Parowóz stworzył kolejnictwo. Stworzył nową nieznaną dotąd gałąź pracy dał zajęcie i zarobek miljonom ludzi. Zanim jednak jeszcze powstały i stały się koniecznemi przeróżne zajęcia, związane z ruchem kolejnym, istnieć musiał i istniał ten kto wprost i bezpośrednio kierował stalowym rumakiem—istniał maszynista. Maszyniści to genetycznie najpierwsza kategorja służby kolejowej. Pierwszy kolejarz był maszynistą. My dzisiejsi maszyniści zdajemy sobie sprawę z doniosłości naszych funkcyj i naszego zajęcia. Oto my dosiadamy tego ognistego, stalowego rumaka, my kierujemy tym nerwem, który porusza olbrzymią machinę współczesnego kolejnictwa. My mamy wprost i bezpośrednio do czynienia z parowozem. Rocznica kolejnictwa, rocznica parowozu nie jest wyłącznie naszą rocznicą. Data 27 września 1825 r. należy do ludzkości, stanowi epokę w jej rozwoju. Rocznica parowozu jest rocznicą cywilizacji. Ale my specjalnie i mocniej aniżeli ktokolwiek czujemy całą wagę i doniosłość tej rocznicy. My bowiem nie tylko rozumiemy ale i odczuwamy tę rocznicę. Nie ma wśród nas ani jednego chyba, ktoby nie kochał bezpośredniego warsztatu swojej pracy, swojego parowozu. Połowę naszego życia spędzamy na nim, znamy jego tajniki, umiemy wsłuchiwać się w jego mechanizm, czujemy tętno jego życia i pracy, rozumiemy jego tajemniczą i niezrozumiałą dla innych mowę. Dla nas parowóz to nieomal żyjąca istota, która ma swój temperament, swoje narowy i kaprysy, swoje zalety i wady, która wymaga naprawdę traktowania bardzo indywidualnego, zależnego od „charakteru" danego „osobnika". Bywają grzeczne i posłuszne, bywają złe i narowiste. Myśmy się zżyli z parowozem i jego rocznica jest dla nas czemś więcej jak suchem przypomnieniem daty. Odczuwamy ją jak rocznicę urodzin kogoś bliskiego.

W stuletnim zwycięskim pochodzie przez świat doskonalił się parowóz coraz bardziej. Stawał się większy, sprawniejszy, szybszy, mocniejszy. Był przez czas pewien bez konkurencji. Ale szalony wyścig wynalazków i postępu nowoczesnego świata, pozazdrościł parowozowi

jego królewskiego stanowiska w świecie transportu i lokomocji. Zaczęli się tworzyć i rosnąć w siły konkurenci. Rozwijająca się nieomal z dniem każdym umiejętność wykorzystywania elektryczności, stworzyła lokomotywę elektryczną. Przy sprzyjających warunkach (blizkość i taniość źródeł energji) stważa ona groźną konkurencję dla parowozu. Gdzieniegdzie zdołała go nawet usunąć. Głośnym echem rozlegają się po wszystkich nieomal krajach hasła „elektryfikacji" kolei. Na razie, w chwili obecnej, technika elektrycznych lokomotyw, sposób dostarczania energji dla ich popędu, sposób produkowania tej energji, wreszcie — nie postąpiły jeszcze tak daleko, aby elektrowóz mógł odebrać parowozowi jego królujące stanowisko wśród świata lokomocji.

Drugim konkurentem jest samochód. Ze skromnych początków, z powoziku służącego dla celów sportowych samochód wyrósł na poważny i ważny środek lokomocji i transportu. Od czasu gdy możliwą się stała jego masowa fabrykacja, gdy ulepszono jego konstrukcję, gdy udoskonalono silniki, samochód przestał być zabawką— a stał się groźnym konkurentem parowozu. Ma nad nim tę niezaprzeczoną wyższość, iż nie jest związany żelazną drogą szyn, iż jedzie tam gdzie mu się podoba, nawet do dróg nie musząc się stosować (np. czołgi). Ale i ten niewątpliwie groźny konkurent jeszcze na tyle nie porósł w siły aby mógł podjąć skuteczną i zwycięską, walkę z parowozem. Nie sposób go zastosować do masowych transportów, jest ograniczony co do swojej nośności i siły pociągowej.

A wreszcie w czasach ostatnich także i samolot zaczyna konkurować z parowozem. Jest szybki, bez mała 3 i 4-krotnie szybszy od parowozu. Przewozi osoby ale i towary przewozić zaczyna. Balony sterowe mogą dziś już unieść kilka ton balastu.

W stuletnią rocznicę swoich urodzin parowóz jest dotąd jeszcze królem komunikacji. Dotąd jeszcze kroczy na czele środków lokomocji Ale w rozwoju swoim posuwa się wolniej, doskonali się w tempie nierównie wolniejszym, aniżeli jego konkurenci. Czy sprosta im, czy ich zwycięży? Czy zdoła utrzymać się na swojem królującem stanowisku? Na to pytanie odpowiedzieć trudno. W każdym razie zagadnienie przyszłości środków transportowych nie jest zagadnieniem wyłącznie technicznem. Jest ono ważnem i dla nas, dla maszynistów, boć przecie nasza egzystencja związana jest z istnieniem, rozwojem i doskonaleniem parowozu. Musimy naprzód iść z postępem i bacznie śledzić drogi po których kroczy. A czynić to musimy nie tylko jako członkowie społeczeństwa ale przedewszystkiem jako wprost zainteresowani a może i zagrożeni przedstawiciele swojego zawodu.

W imię prawdy.

Ostatni atak na wysokość naszych poborów ubocznych i zdecydowana akcja nasza celem odparcia tegoż ataku wywołała zrozumiałe zainteresowanie nie tylko wśród maszynistów lecz poruszyła ponadto ogół pracowników kolejowych. Zainteresowały się nią także i te związki, które zresztą do sprawy odnosiły i odnoszą się conajwyżej obojętnie. Zainteresowały się zaś dlatego, że postawa nasza, że decyzje, które powzięliśmy, że doniosła akcja, którą zdecydowaliśmy się przeprowadzić mogła i może pociągnąć za sobą konsekwencje poważne i doniosłe dla kolejnictwa, a nawet i dla Państwa. W masy kolejarskie padło słowo „strajk" nie jako czcza pogróżka, nie jako frazes wiecowy, ale jako realna i poważna decyzja, powzięta przez ludzi świadomych swoich sił i środków i zdecydowanych na czyn. Nie można było tedy pominąć sprawy milczeniem. Nieomal każdy ze związków starał się tedy wypowiedzieć w tej sprawie tak jak mógł i umiał. Nie zamierzamy na tem miejscu poddawać krytyce wystąpień innych związków, ani też nie mamy zamiaru bawić się wobec nich w mentorów, czy nauczycieli. Jednakże wśród tych wystąpień były dwa, pochodzące ze strony Z. Z. K., których bezwarunkowo nie możemy pominąć milczeniem.

Zawodowy Związek kolejarzy wypowiedział się w tej sprawie dwukrotnie na łamach prasy i kilkakrotnie wobec nas na wspólnych konferencjach. W czasopiśmie „Robotnik" Nr 247 z dnia 9.IX r. b. pojawił się artykuł p. t. „W sprawie odwołanego „strajku" maszynistów kolejowych" podpisany inicjałami „Kcz.", W „Kolejarzu Związkowcu" Nr 18 (111) z dnia 15.IX r. b. pojawił się artykuł p. t. „O godzinowo kilometrowe", niewątpliwie pióra tegoż autora, omawiający obszernie tę kwestję. Oba te artykuły są oficjalnemi enuncjacjami Wydziału Wykonawczego Z. Z. K., który za ich treść ponosi odpowiedzialność—moralną oczywiście. Oba są zaś wynurzeniami tak dalece tendencyjnemi i w tak wysokim stopniu nielojalnemi w stosunku do nas, w stosunku do ogółu pracowników kolejowych, a wreszcie w stosunku do interesów całej klasy pracującej w naszem Państwie, iż zmuszeni jesteśmy zareplikować. Czynimy to pod przymusem, z uczuciem niezadowolenia i przykrości, iż wbrew naszemu zwyczajowi zmuszeni jesteśmy uciekać się do polemiki, której unikamy. Czynimy to jednak w imię prawdy, w imię ogólnego dobra, z mocnem przekonaniem, iż wystąpienie nasze zapobiegnie na przyszłość podobnym przykrym i... nieprzemyślanym incydentom.

W czasie akcji naszej, związanej z proklamowanym przez Z. Z. M. strajkiem demonstracyjnym, w momencie kiedy wiadomem już było, iż na razie termin tej demonstracji odłożyliśmy, zwrócili się do nas z własnej inicjatywy reprezentanci niektórych pism stołecznych z prośbą o informacje. Udzieliliśmy im krótkiego wywiadu, w którym w sposób spokojny i rzeczowy streściliśmy stan tej sprawy w naszym Związku i oświetliliśmy podłoże i przyczyny konfliktu. Mówiliśmy o sobie i we własnym imieniu bo tylko do tego czujemy się upoważnieni. Na skutek tych informacyj pojawiła się w „Przeglądzie Wieczornym" z dnia 7.IX r. b. krótka notatka, informująca o naszem stanowisku. Następnego dnia w „Robotniku" przedrukowano notatkę „Przeglądu Wieczornego" prawie dosłownie. Stało się to najprawdopodobniej bez udziału Z. Z. K., którego oficjalny przedstawiciel po za tem stale omawia sprawy kolejarskie na łamach „Robotnika." Widać Z. Z. K. nie był zadowolony z treści tej notatki tak jak zresztą i my również, gdyż notatka przekręcała w jednym ustępie fakty i dawała informacje nieścisłe. Uważano tedy za stosowne uzupełnić te nieścisłe informacje następnego dnia. Jednakże sprostowano i uzupełniono te informacje w sposób wysoce nielojalny i wprost nieetyczny w stosunku do naszego Związku. „Sprostowanie" zawiera cały szereg nieścisłości, a co gorzej świadomego i celowego przekręcania faktów.

Już w tytule słowo strajk ujęte zostało w cudzysłów. Sapienti sat. Mądrej głowie dość... dwa słowa, a nawet i dwu słów wśród okoliczności nie potrzeba, wystarczy cudzysłów. W ten sposób usiłował Z. Z. K. poniżyć w opinji publicznej znaczenie i powagę naszych wystąpień, usiłował wywołać wrażenie, iż strajk, który proklamowaliśmy nie był decyzją poważną starał się zbagatelizować nasz Związek. Uczynił to zaś w czasopiśmie, które jest sztandarowym organem Polskiej Partji Socjalistycznej, które jest czytywane przez szerokie sfery klasowo uświadomionego i zorganizowanego proletarjatu. Czy miał do tego podstawy? Bezwarunkowo nie. Maszyniści dowiedli już namacalnie, że strajkować mogą i potrafią, zaś ostatnie wystąpienie

naszego Związku było pociągnięciem dojrzałem, przemyślanem i opartem o zdecydowaną wolę naszych członków. Nie daliśmy nikomu podstawy do lekceważenia naszych wystąpień. Nie ma ich również i Z. Z. K. Jeśli tedy usiłuje w sposób bardzo mało licujący z powagą jednej z najpoważniejszych organizacyj robotniczych ze złośliwym grymasem drwić z poważnych decyzyj, z przygotowań do walki o dobro pracowników — jest to rzecz przykra i smutna — dla autorów tej złośliwości.

Z. Z. K. opisując historję walki o godzinowo-kilometrowe stwierdza, zgodnie z prawdą, iż w jesieni roku ubiegłego M. K. opracowało projekt obniżenia godzin.-kilom. i że usiłowało projekt ten siłą narzucić zainteresowanym pracownikom kolejowym. Następnie jednak twierdzi, iż „Wydział Wykonawczy Z. Z. K. wdrożył przeciwko temu projektowi akcję i że wdrożył ją wspólnie z Z. Z. M., który „do Z. Z. K. zwrócił się o poparcie". W imię prawdy zmuszeni jesteśmy stwierdzić, iż Z. Z. K. wówczas niczego nie „wdrożył" mimo iż słowo to umieszczone zostało w „Robotniku" tłustym drukiem. Wówczas *wdrożył* akcję właśnie Z. Z. M., a do Z. Z. K. nie zwracał się bynajmniej o poparcie, ale kierując się najlepszymi chęciami zaproponował współpracę i współdziałanie. W momencie, w którym zwróciliśmy się w tej sprawie do Z. Z. K. Wydział wykonawczy tego Związku nie posiadał jeszcze tekstu projektu, a o jego istnieniu dopiero od nas się dowiedział. Współpracy z Z. Z. K. nie lekceważymy, jak zresztą usiłujemy ją sobie zapewnić ze strony innych związków, ale... poparcia nie potrzebujemy i nie żądamy, a tem mniej teraz czy kiedykolwiek jesteśmy skłonni o nie prosić. Jeżeli zaś Z. Z. K. każde usiłowanie współpracy, każdy akt dobrej woli i lojalności zechce przedstawiać w ten sposób i z tą dozą megalomanji, doprowadzi wreszcie do tego, iż zmuszeni będziemy poszukać dróg, które by nas wyzwoliły od konieczności narażania się na impertynencję i poniżenia. Wspólne wystąpienie Z. Z. M. i Z. Z. K. w jesieni ubiegłego roku uwieńczone zostało powodzeniem. Nie chcemy wyłącznie sobie przypisywać rezultatów. Ale stwierdzamy raz jeszcze, iż inicjatywa od nas wyszła i że my byliśmy w sprawie tej spiritus movens i głównym czynnikiem. Że delegację do M. K. prowadził wówczas p. poseł Kuryłowicz, Prezes Z. Z. K., jest to rzecz zupełnie zrozumiała, a przyczyna jej leży w sferze kurtuazji i poważania, które także i z naszej strony należy się koledze, który piastuje wysoką godność poselską. Zdaniem naszem jednak taż sama kurtuazja nie powinna była pozwolić Z. Z. K., aby fakt ten podkreślał z takim tupetem, z jakim to obecnie uczynił.

3) Z. Z. K. stwierdza, iż na konferencji, która odbyła się w jesieni ubiegłego roku p. Minister Tyszka oświadczył, iż zwróci się do związków o uzgodnienie projektów na wypadek gdyby M. K. miało zamiar wprowadzić zmiany w obowiązującym obecnie systemie. P. Minister miał wówczas ponadto oświadczyć, iż „żadne nowe normy pracownikom narzucane nie będą".

„Otóż obecnie stało się to, co na tej konferencji ustalono"—dodaje Z. Z. K., t. j. Ministerjum rozesłało do związków projekt, zadaniem związków jest wydać (tłustym drukiem) opinję, zająć stanowisko. Z. Z. K. wysłał projekt ciałom związkowym w całym kraju, na konferencji zaś w M. K. „wystąpi ze swymi postulatami". Pan Dyr. dr Gałecki kategorycznie stwierdził, iż o narzucaniu pracownikom czegoś (sic!) bez wiedzy związków nie ma absolutnie mowy.

Wszystko to prowadzi Z. Z. K. do konkluzji, iż strajk manifestacyjny, proklamowany przez Z. Z. M. był przedwczesny.

Po przeczytaniu tych wywodów byliśmy niesłychanie zdziwieni. Podziwu godną jest bowiem nieświadomość faktów i sytuacji, której dał dowód najliczniejszy i najpoważniejszy ze Związków kolejowych. Podziwu godną jest ponadto śmiałość z jaką Z. Z. K. wygłosiło poglądy stanowiące wyraźną herezję i odszczepieństwo od swoich codziennie głoszonych haseł i przekonań, podziwu godną jest wreszcie rozbrajająca i naiwna wiara w szczerość zapewnień i obietnic ze strony administracji. Podejrzywamy, iż Z. Z. K. niewie o tem, *że projekt zmiany systemu i obniżenia poborów ubocznych był już ostatecznie wykończony w M. K. w maju i już od tego czasu spoczywał gotowy do podpisu na biurku p. Ministra. Wystarczyło kilka pociągnięć piórem, wystarczyła jedna chwila zdecydowanej woli p. Ministra a projekt zostałby wprowadzony na Radę Ministrów a w konsekwencji także i w życie i to wbrew kategorycznym zaprzeczeniom p. Gałeckiego i p. Ministra nawet i mimo naiwnej wiary ze strony Z. Z. K., iż bez wiedzy związków żadne normy naznaczane nie będą.* W chwili kiedy p. Dyr. Gałecki zapewniał przedstawicieli niektórych związków iż M. K. nie ma zamiaru wprowadzać zmian w obecnym systemie inny wysoki i dobrze poinformowany urzędnik w M. K. kategorycznie oświadczył iż projekt wprowadzony być musi a p. Minister miał projekt ten na biurku, powtarzamy, gotowy do podpisu. O tem Z. Z. K. zapewnie nie wiedział bo się tą kwestją nie zainteresował ale o tem wiedzieliśmy my. Ustawicznie deptaliśmy po piętach Panów Dyrektorów w M. K., ustawicznie staraliśmy się nakłonić p. Ministra do odrzucenia projektu. Czując powagę sprawy poszliśmy pomiędzy naszych członków budziliśmy ich czujność, pracowicie urabialiśmy opinję, przygotowywaliśmy ich do walki, którą stoczyć nam wypadnie. Wobec Walnego Zjazdu Delegatów Z. Z. M., którzy się w tym czasie odbywał, wystąpiliśmy z wnioskiem na przeprowadzenie strajku i Zjazd wniosek ten jednogłośnie uchwalił. Poświęciliśmy tej sprawie dużo trudu i dużo wysiłku, przygotowaliśmy opinję, wywołaliśmy wolę do walki i protestu, i dopiero na skutek wszystkich tych poczynień M. K. widząc, iż maszyniści niczego sobie narzucić nie dadzą, zdecydowało się projekt niektórym związkom doręczyć. Gdzie wówczas był, co wówczas robił w tej sprawie, Wydział wykonawczy Z. Z. K.? Nic oczywiście. Sprawa ta nie interesowała go zupełnie a troskę o losy sprawy pozostawił „żółtemu związkowi z pod ciemnej gwiazdy", sam zaś milczał, i upajał się świadomością, że bez zgody związków żadne nory narzucane nie będą. Wiara ta dziwną jest i podejrzaną w przekonaniach Związku, który codziennie, na każdej nieomal stronicy swego organu dowodzi, iż organom administracji wierzyć nie można, iż nie można budować niczego na enuncjacjach M. K. Oto narzucono kolejarzom rozporządzenie o organizacji kolejnictwa, o pomocy lekarskiej, o ujednostajnieniu nomenklatury i stanowisk służbowych. Ostatnio M. K. uporczywie wypiera się tego, iż uzgadniało ze związkami projekt pragmatyki i usiłuje nam znowu narzucić postanowienia sprzeczne z naszemi uchwałami i decyzjami. Na każdym kroku słyszymy: Pan Minister obiecał i niedotrzymał, p. Schmidt obiecał i niedotrzymał, p. Gałecki zapewnił nie stało się i t. d. Ostatnio nawet p. Eberhardt „narzucił" redukcję, nie pytając się Z. Z. K. o zgodę. I w tej sytuacji, w tym stanie rzeczy i stosunków Z. Z. K. nagle specjalnie i wyłącznie dla sprawy godzinowo-kilometrowego nabrało niezłomnej wiary i niezachwianej ufności w oświadczenia Ministerstwa. To jest rzecz podziwu godna, a co gorsza podejrzana. Wątpimy w szczerość owej wiary ze strony Z. Z. K. Wątpimy, bo znamy zbyt dobrze stosunki, które i dla Z. Z. K. nie są bynajmniej tajemnicą. I oto Z. Z. K. zahypnotyzowane nagle i niespodziewanie słodkim wzrokiem przedstawicieli M. K. uznało za jedynie właściwe—rozesłać projekt ministerjalny „ciałom związkowym" i wystąpić ze swymi postulatami. Podziwiamy, sit venia verbo, na-

iwność tych „jedynie właściwych zarządzeń", a jeżeli to nie jest tylko deklamacja, to z oburzeniem podkreślamy ich *szkodliwość*. Po co Z. Z. K. wysyłało ten projekt ciałom związkowym? Projekt ten jest w swej treści taki, że dla każdego uczciwie myślącego i uświadomionego pracownika kolejowego na pierwszy rzut oka nie nadaje się on nie tylko do przyjęcia, ale i do dyskusji nawet. Myśmy się *wstydzili* poprostu posyłać ten projekt naszym „ciałom" związkowym. Myśmy nie mogli wziąć tego na swoje sumienie, aby może tu i owdzie nieorjentujący się członkowie czy mniej świadome „ciała" zaczęły dyskutować nad tym elaboratem. Tu szkoda każdego słowa, szkoda papieru poprostu. Wolno Z. Z. K. marnować papier, czas i pieniądze, ale nie wolno mu przyzwyczajać ludzi do dyskusji nad takimi projektami. Tu należało a limine stanowczo i bez dyskusji odrzucić a nie poddawać pod obrady, pod rozważania szerokim masom bez wzkazówek, bez wezwania do oporu i przeciwstawiania się. Projekt kwalifikował się do kosza bez chwili wahania i tośmy uczynili. Dajemy wyraz naszemu ubolewaniu, że Z. Z. K. ku wyraźnej szkodzie pracowników kolejowych nie uczyniło tak samo.

Drugi jedynie właściwy środek ma polegać na tem, iż Z. Z. K. „wystąpi ze swymi postulatami". Znowu podziwiać należy naiwność tej decyzji. Wiadomo chyba Wydziałowi Wyk. Z. Z. K., że projekt obniżenia poborów nie wynika bynajmniej z chęci zmiany niewłaściwego systemu, iż nie jest wynikiem pracy nad organizowaniem i ulepszaniem stosunków służbowych. Jego podstawą i uzasadnieniem jest chęć poczynienia oszczędności budżetowych kosztem pracowników. Do tego dąży i M. K. i p. Minister. Budżet został przekroczony, budżet trzeba ratować. Obciąć godzinowo-kilometrowe. Stąd ten projekt. To jest jego treścią i uzasadnieniem. Jest to jego istotą, wynika to z jego treści, a decydujące czynniki w M. K. wcale niedwuznacznie ale wprost i otwarcie to mówią. Projekt ministerjalny jest niemożliwy do przyjęcia i związki go odrzucają. „Wobec tego przyjdźcie ze swoim projektem, ze swoimi postulatami" mówi M. K. Jest to polowanie z wabikiem, przeprowadzone według wszelkich reguł myśliwskiej sztuki. Mamy występować ze swoimi postulatami wówczas, gdy celem zmian jest obniżenie naszych poborów i nic więcej. Któż z ludzi rozumnych może się spodziewać, że w chwili obecnej uda się coś polepszyć, uda się coś zyskać. Wystąpić więc ze swoimi postulatami poto tylko aby M. K. obniżyło nasze pobory i mogło to uczynić na podstawie naszego własnego projektu, mogło się powołać na naszą współpracę. Kręcić sobie bat na własną skórę? Polowanie z nieladajakim wabiem. Że się nań „nabrał" ten i ów żółtodziób nie dziwimy się. Ale że stare wygi związkowe, że weterani kolejowego ruchu związkowego także dali się nabrać — dziwimy się bardzo i żałujemy mocno.

A wreszcie konkluzja artykułu: Proklamowanie strajku było przedwczesne. Gdyby opinja tu była szczera, moglibyśmy podjąć z nią rzeczową polemikę. Nie zawsze i nie wszystko w porę się dzieje nie tylko u nas, ale i w Z. Z. K. Errare humanum est. Możeśmy zbłądzili. Chętnie słuchamy rozumnych rad i uczciwej krytyki, byleby jej podłożem była życzliwość. Ale opinja Z. Z.K. jest w najwyższym stopniu nieszczera i wręcz perfidna. Bo oto podajemy do publicznej wiadomości, iż na 2 tygodnie przedtem nim zapadły u nas decydujące uchwały powiadamialiśmy o naszych zamiarach Z. Z. K. W miesiąc zgórą przed faktem zapadła uchwała strajkowa walnego zjazdu Z. Z. K., o której wydział wyk. Z. Z.K. wiedział lub powinien był wiedzieć, jeżeli należycie spełnia swoje obowiązki. Natychmiast po zapadnięciu naszej decyzji odbyliśmy z Z. Z. K. konferencję i prosiliśmy o życzliwą neutralność, którą nam przyrzeczono. Ale na tej konferencji Z. Z. K. nic nie wiedział o „przedwczesności" naszych decyzyj. Wydział wyk. tego Związku patrzył na nas szeroko rozwartemi oczyma, jakgdyby się dziwił, iż zdolni jesteśmy do stanowczych decyzyj i... usiłował nas straszyć, tak jest straszyć, kodeksami, dyscyplinarką i t. d. Nie ubrał się wówczas w togę profesorską i nie wygłaszał nieomylnych opinij o przedwczesności strajku. Z zaniepokojeniem oczekiwał rezultatów strajku i snać uznał go za ogłoszony w czasie właściwym, skoro nie zdecydował się nawet na przyjacielską radę aby strajk odłożyć. Dopiero wówczas gdyśmy, obojętne w tej chwili dlaczego, postanowili strajk odroczyć — Z. Z. K. zmądrzał i zdecydował, że decyzje nasze były przedwczesne. Nie chcemy zbytnio przedłużać naszego artykułu i dlatego nie wdajemy się w dyskusję na temat strajków w ogólności i czasu w którym one powinny być proklamowane. Chcemy jednak zaznaczyć, iż zupełnie inaczej ustosunkowuje się do sprawy Z. Z. K. a zupełnie inaczej my. Z. Z. K. *nie zajmował się zupełnie sprawą godzinowo-kilometrowego.* Sprawa ta nie interesowała go zupełnie i wiemy dobrze, iż dla tej sprawy Z. Z. K. nie jest skłonny przystąpić do walki strajkowej. Palacze zaś i konduktorzy, którzy częściowo w tym Związku są zorganizowani, muszą swoje interesy podporządkować wyższym interesom całego Z. Z. K. Dla nich, dla ich poborów ubocznych Z. Z. K. nie zdobędzie się stanowczo na nic innego poza artykułami i wygrażaniem. W dodatku Z. Z. K. nie brał zupełnie udziału w gorącej i wytężonej kampanji, którą przez rok cały prowadził Z. Z. M. o godzinowo-kilometrowe. Dlatego też nie jest w stanie zrozumieć i odczuć całej grozy położenia. Maszyniści żyli i żyją pod ustawiczną groźbą, w ustawicznej obawie o wysokość swoich poborów. Niepewność ta męcząca i denerwująca była dłużej nie do zniesienia. Nasze ośrodki czy jak chce Z. Z. K. „ciała" związkowe burzyły się i burzą się nadal. Naczelne władze naszego Związku nie mogły patrzeć na to bez troski i nie mogły po nad tem wzburzeniem przejść do porządku dziennego Zdecydowani byliśmy i jesteśmy nadal bronić wysokości naszych poborów ubocznych w drodze strajku bezwarunkowego. Proklamując zaś strajk manifestacyjny 20 minutowy chcieliśmy dać wyraz naszemu oburzeniu na sposób postępowania M. K. na ustawiczne nękanie nas projektami i próbami ukrócenia naszych poborów. Taki strajk oczywiście był na miejscu i miał sens wówczas, gdy projekt był dopiero omawiany. W chwili, w której M. K. zdecydowałoby się na wprowadzenie projektu wbrew naszej opinji, na demonstracje byłoby już za późno. Gdybyśmy byli tak postąpili, bylibyśmy dali dowód niedojrzałości umysłowej i politycznej. Proklamowanie strajku demonstracyjnego było logiczną konsekwencją naszego stanowiska. M. K. opracowało projekt. Myśmy nie rozsyłali tego projektu naszym ciałom związkowym. Dyskusję nad tym projektem odrzucamy stanowczo. Nękani zaś ustawicznymi zamachami na wysokość naszych poborów, musieliśmy zaprotestować. I to stanowczo zaprotestować. Raz dlatego, aby zademonstrować naszą wolę do stanowczej obrony naszego stanu posiadania, drugi raz dlatego, aby podtrzymać ducha walki i nastrój bojowy wśród naszych członków. W wytężonej naszej pracy agitacyjnej i uświadamiającej był to krok konieczny i owocny. I choć, powodowani nader poważnymi motywami odłożyliśmy przeprowadzenie tego strajku, to jednak świadomi swoich czynów i decyzyj z zadowoleniem spoglądamy na dodatnie ze wszech miar skutki naszego postanowienia.

Przykro nam bardzo, iż musimy to aż tak dokładnie tłumaczyć Wydziałowi Wykonawczemu Z. Z. K. i dziwimy się, że nie zrozumiał tego sam. Myślimy jednak, że tak źle nie było. Z. Z. K. wiedział jakie są motywy naszych decyzyj i uznaje w głębi duszy ich racjonalność. Że jednak opinja jego wypadła na ze-

wnątrz inaczej—powód tego tkwi gdzieindziej. Powodu tego szukać należy w motywach agitacyjnych, w podrażniowej ambicji, w doktrynerstwie wreszcie niektórych przedstawicieli Z. Z. K., którzy zapatrzeni w swój niewątpliwie szlachetny ale zupełnie nierealny ideał jednego jedynego klasowego Związku zawodowego kolejarzy nie chcą za żadną cenę uznać, iż ktokolwiek po za nimi może cośkolwiek dobrego i użytecznego uczynić. Wszystko co dobrego zaszło w kolejnictwie, stało się „oczywiście" dzięki Wydziałowi wykonawczemu Z. Z. K. Wszystko co złego nastąpiło — stało się z winy „żółtych związeczków z pod ciemnej gwiazdy", założonych i kierowanych przez przysięgłych wrogów pracownika kolejowego i dzięki temu że te „związeczki" przeszkadzają Z. Z. K. w jego zbawiennej akcji. Stara to piosenka, tak stara, że ćwierkają ją już wszystkie wróble na kolejowych dachach a w dodatku powtarzana jest tak często, że stała się nudna jak flaki z olejem. Kogo ma ta piosenka otumanić, kogo ma nawrócić, kogo przekonać? Przecie masy kolejarskie nie składają się wyłącznie z matołków, są między nimi także i rozumni ludzie. Zasługi Z. Z. K. wobec ruchu zawodowego kolejarskiego są istotnie wielkie. Z całą lojalnością podkreślamy to na tem miejscu. Ale nietylko Z. Z. K. zasłużył się wspólnej sprawie. Pracują owocnie i wydatnie także i inni. A ponadto także i Z. Z. K. nie ma patentu na nieomylność. Także i Z. Z. K. czasem błądzi, czasem robi rzeczy niewłaściwe. A co najważniejsze i rozstrzygające: ani Z. Z. K. ani też inny związek nie rządzi kolejnictwem. Rządzi niem M. K. I rządzi tak, iż nieraz nie uda się Z. Z. K., ani innym związkom zapobiec szkodliwym decyzjom. Czasem znowu dla tych czy owych powodów M. K. jednak zrobi coś dobrego. Czyż w tych warunkach nie jest dziecińEstwem strojenie się w cudze piórka, anektowanie wszystkiego dobrego dla siebie a spychanie winy na innych? Mamy wrażenie, iż dość już chyba tej agitacji, postawionej na najniższym poziomie wiecowym, dość już chyba łapania członków na takie frazesy. Związki kolejowe zorganizowane są na błędnej i niebezpiecznej podstawie — na podstawie politycznej. Stąd ustawiczne spory o wpływy. Stąd każdy sukces ma 3 autorów, którzy sobie wyłącznie przypisują jego wywalczenie. W większości wypadków robią w ten sposób brudną konkurencję M. K., na którem spoczywa zasługa. Od tego łapania dusz na plewy agitacji stoimy zdala. Z przykrością patrzymy na walki, polemiki, kalumnje i oszczerstwa, które konkurujące ze sobą związki polityczne nawzajem na siebie rzucają. Nie łapiemy nikomu członków. Z Z. Z. K., żyjemy i żyliśmy w zgodzie. Skoro zatem tak jest a nie inaczej, skoro rośniemy w siły, sprężystość i zwartość organizacyjną, skoro umacniamy się po to aby bronić naszych interesów w zgodzie i harmonji z całą klasą pracującą i dla jej dobra, każdy uczciwy i niezaślepiony działacz związkowy powinien się cieszyć. Oto drobna cząstka klasy pracującej, drobna ale nader ważna, organizuje się, krzepi, wzmacnia, wyrabia w sobie ducha odporu, nastrój walki, zdobywa się na czyn. A w tejże chwili „Robotnik" pomieszcza na swoich łamach artykuł naszpikowany złośliwą perfidją, drwiący swoimi słowami, i cudzysłowami, kompromituje nasze pociągnięcia, dyskredytuje naszą akcję, zaprzysięga niezłomną wiarę w deklaracje administracji i deklaruje „przedwczesność" akcji wówczas, gdy została ona już odwołana. Jest to rzucanie kłód pod nogi uczciwie pracującemu Związkowi, który nigdy i nikomu nie odmówił pomocy i współpracy w sprawach pracowniczych. To jest świadome godzenie krytym sztychem w plecy towarzysza broni walczącego ze wspólnym wrogiem dlatego tylko, że towarzysz ten chce być samodzielnym, że nie chce iść pod komendę skrytobójcy. Zrobił to Z. Z. K. Etykę tego postępowania poddajemy pod sąd bezstronnej opinji publicznej. Jeżeli zdaniem Z. Z. K. postąpiliśmy niewłaściwie, należało ostrzec i odradzić. Był czas na to, była sposobność. Nie stało się to. Z. Z. K. usiłował nas jedynie straszyć. Ale nie wolno było i nie należało na łamach oficjalnego organu najpoważniejszej partji robotniczej — denuncjować poprostu.

Z kolei zajmiemy się pokrótce artykułem p. t.: „O godzinowo-kilometrowe", zamieszczonym w „Kolejarzu Związkowcu". Zbudowany on jest na tychże samych przesłankach co i artykuł w „Robotniku" i jest częściowo tylko przedrukiem tamtego. Zaczyna się od stwierdzenia że „kolejarze wiedzą o tem", że jeszcze w r. 1919 Z. Z. K. już zajmował się sprawami drużyn parowozowych i dzięki temuż Związkowi wprowadzono system godzinowy. W imię prawdy stwierdzić należy, iż kolejarze w całym kraju wiedzą wprawdzie o tem, że Z. Z. K. w r. 1919 zajmował się sprawami np. drużyn parowozowych, ale że zajmował się tak nieudolnie i tak mało na nie zwracał uwagi, iż w rezultacie 98% maszynistów z tego związku wystąpiło. Geneza systemu godzinowego okryta jest mrokiem historji i nie wiemy czy Z. Z. K. zdolne jest czemkolwiem poza czczemi słowami udowodnić, iż godzinowe wprowadzone zostało za jego staraniem lub chociażby przy jego współdziałaniu. System ten został w lutym r. 1924 zmienionym na niekorzyść pracowników na system godzinowo-kilometrowy. Dlaczego? Z. Z. K. tłumaczy, iż stało się to dlatego, iż osławiony Żurakowski, ówczesny prezes Z. Z. M. zwrócił się do M. K. z projektem zrewidowania stawek dotychczasowych. Jakoby na skutek tego Ministerstwo zrewidowało system — ale na niekorzyść pracowników. Nie bierzemy w obronę Żurakowskiego, którego oceniamy należycie, czego dowodem choćby to, żeśmy go ze Związku wykluczyli. Ale twierdzenie Z. Z. K. i przedstawienie rzeczy w omawianym artykule grzeszy tak jaskrawym brakiem sensu, iż musimy zaprotestować. Było nieco inaczej. Godzinowe było ale wypłacono je w markach, które się dewaluowały z dnia na dzień. Maszyniści cierpieli nędzę. Maszyniści zorganizowani w Z. Z. M. *strejkowali.* Strejkowali w listopadzie 1923 r. Bronili się przeciwko krzywdzie ale bronili się sami w swoim Związku. Z. Z. K. ani palcem w bucie nie kiwnął aby im dopomódz. Gdy na skutek strajku maszynistów rozpętała się burza polityczna, Z. Z. K. wprawdzie zastrejkował także, ale nie w obronie maszynistów czy ich godzinowego. Z innych całkiem powodów, których tutaj tłumaczyć nie chcemy. Żurakowski wystąpił wobec M. K. z wnioskiem „rewizji stawek dotychczasowych". Tak powinien był i musiał uczynić bo stawki były za niskie. Wystąpił o podwyższenie stawek i zrobił dobrze. Nie występował z projektem rewizji systemu. Ministerstwo samo zrewidowało system. Cokolwiekbyśmy powiedzieli o Żurakowskim stwierdzić musimy, iż to nie jego wina. Zresztą jego stanowisko naówczas mało mogło zaważyć na szali. Jakżeż to Panowie z Z. Z. K? Prezes żółtego związeczku z pod ciemnej gwiazdy wystąpił z wnioskiem i Ministerstwo wniosek uwzględniło? Gdzieżeście byli wy, mocni i wszechpotężni? Dlaczegoście na to pozwolili? Zapowiadacie, iż wezwiecie kolejarzy do walki, gdy M. K. zechce zrewidować obecny system na niekorzyść pracowników. Dlaczego nie wezwaliście ich do walki wówczas? Dlaczego nie słyszeliśmy od was ani jednego słowa protestu? Dlaczegoście pozwolili na zmianę systemu? Gdzie była wasza siła, wasza powaga, gdzie były wasze „jedynie właściwe" środki i sposoby? Stała się rzecz zła i niekorzystna, był rok 1924 i wyście byli wielcy i potężni—a jednak Ministerstwo wprowadziło. Czy dzięki wpływom Żurakowskiego? Chyba nikt w to nie uwierzy. Po prostu dlatego, iż ani Żurakowski, ani Z. Z. K. nie byli w stanie, nie mieli

siły i mocy aby temu zapobiec. Co do was, to wy nie mieliście po temu także i ochoty, bo sprawę godzinowego żostawiliście „żółtemu związeczkowi z pod ciemnej gwiazdy“, zdecydowanym wrogom proletarjatu—nie troszcząc się o nią zupełnie. Żurakowski protestował przeciwko zmianie systemu, wy nawet tego nie uczyniliście.

Godzinowo-kilometrowe zostało zaprowadzone wbrew naszym protestom, a wy byliście biernymi świadkami tego faktu. I wówczas i potem. Artykuł twierdzi, że ogół pracowników wie dobrze, jakie kroki podejmował Z. Z. K. celem obalenia tego systemu. Otóż stwierdzamy stanowczo, że ogół tego nie wie. My także należymy do ogółu, ale nie jest nam znane ani jedno wystąpienie Z. Z. K. ani jeden stanowczy krok w celu obalenia systemu. Przeciwnie — dla sprawy byliście i jesteście obojętni. Nie zajmowaliście się nią zupełnie po za akcją wspólną z jesieni roku zeszłego. Piękne i słuszne są wasze argumenty, które przytaczacie przeciwko temu systemowi. Nie możemy im odmówić słuszności i podpisujemy się pod każdym z nich. Cóż kiedy te argumenty wyprowadzacie dopiero obecnie, dopiero zmuszeni do zajęcia stanowiska na skutek naszej decyzji strajkowej. Ale przez cały rok ubiegły, gdyśmy szermowali słowem i piórem z całą falangą wrogów wy patrzyliście na nasze zmagania z obojętnością. Pokazywaliście nam artykuły w czasopismach i mówiliście: „patrzcie *was* atakują“ a troskę o odparcie ataków zostawiliście nam. Prawda, przyznajemy chętni: na komisji budżetowej Sejmu bronił nas i wicemarszałek Moraczewski i inni posłowie z partji robotniczych i poseł Kuryłowicz między innymi. Ale bronił nas z powodów zasadniczych jako członek P. P. S., jako poseł. Jednakże Z. Z. K. jako związek nie uczynił w tej sprawie dosłownie nic. Pokażcie nam jeden artykuł dziennikarski tego z czasu, jedno pismo do M. K., jeden protest do miarodajnych czynników w sprawie godzinowo-kilometrowego. Myśmy takich protestów pism i artykułów pisali dziesiątki i z dobrym skutkiem bez pomocy Z. Z. K. A gdy w czasie naszej akcji zwróciliśmy się do „Robotnika“ aby nam umieścił stosowny artykuł, *wówczas „Robotnik“ pod wpływem Z. Z. K., na który się wyraźnie powołał, odmówił nam umieszczenia tego artykułu.*

Z. Z. K. ciska gromy na maszynistów, którzy powodowani żądzą nadmiernych zarobków jeżdżą czy jeździli „jak warjaty“, „jak szaleńcy“, „jak opętani“, dając administracji bat w rękę na własną skórę, dostarczając jej argumentów przeciwko 8-miogodzinnemu dniowi pracy. I znowu argumenty wasze są słuszne i sprawiedliwe. Ale pytamy coście uczynili aby to zło usunąć. Wskażcie nam jeden artykuł dziennikarski, wskażcie nam jedną akcję w waszych „ciałach“ związkowych, którąby zmierzała do usunięcia tych samobójczych praktyk. Słowa zostawiacie sobie, na nas złożyliście szary, codzienny trud. I znowu możemy wskazać artykuły, zebrania, okólniki, akcję systematyczną, wytężoną i konsekwentną, którą prowadziliśmy celem usunięcia zła. I akcja nasza cieszy sią powodzeniem. Nie zdołaliśmy jeszcze wyplenić z pośród siebie parszywych owiec, ale i wy macie ich niemało. Ale my pracujemy w tym kierunku, a wy bawicie się w mentorów i piszecie artykuły.

Kończymy nasze wywody i bo i tak zbyt są one obszerne. Uważamy przykry ten incydent za wyczerpany. Dalszej polemiki prowadzić nie będziemy. Nadal otaczamy należnem uszanowaniem Z. Z. K. jako najpotężniejszą organizację zawodową pracowników kolejowych, nadal żywimy zaufanie do akcji tego Związku i gotowi jesteśmy zawsze i wszędzie popierać jego dążenia i usiłowania w miarę skromnych naszych sił i środków. W zamian żądamy lojalności, żądamy poszanowania dla naszej pracy, żądamy i mamy prawo żądać, aby nam pracy tej nie utrudniano, nie rzucano pod nogi kłód ani kamieni. Lekceważyć się nie pozwolimy. Czas już pogodzić się z faktem, iż istniejemy, żyjemy i żyć będziemy, choć nasze istnienie nie mieści się w obrębie ideałów przez Z. Z. K. wyznawanych. A taka lojalna i pełna wzajemnego szacunku współpraca jest rzeczą konieczną i pożyteczną przedewszystkiem dla tych, dla których oba Związki istnieją i których dobro powinno i wam i nam być najwyższem prawem.

Już po oddaniu do druku artykułu p. t. „W imię prawdy“ ukazał się № 19 (112) „Kolejarza Związkowca“ a w nim artykuł zatytułowany „Walka czy operetka.“ Artykuł ten tak jak i dwa poprzednie pełny jest fałszów, przekręceń, samochwalstwa, złośliwości i nieprzyzwoitych wycieczek pod adresem naszego Związku. Zamieszczenie tego artykułu w „Kolejarzu Związkowcu“ dowodzi wyraźnie, że Z. Z. K. w imię swoich partyjno-związkowych haseł i analogicznie do systematycznej walki prowadzonej per fas et nefas z innymi związkami także z nami rozpoczęło kampanję. Chodzi tu znowu nie o co innego oczywiście jak o łapanie członków, łapanie łatwowiernych dusz na zleżałe i stęchłe już liczmany demagogji. Bo nic innego jak właśnie demagogja jest źródłem i podstawą ataków, które kieruje na nas Z. Z. K. Co to jest demagogja? Nie potrzebujemy się wysilać na definicję. Daje ją Z. Z. K. w tym samym numerze i gniewa się mocno na Z. Z. P., iż taką demagogję uprawia. Postaramy się udowodnić, iż Z. Z. K. bynajmniej niczem innem lecz właśnie demagogją się posługuje. Z. Z. K. pisze mianowicie („Kolejarz Związkowiec“ № 119, str. 2): „Demagog, szalbierz polityczny robi *nie to co* w danych warunkach dla ogółu jest korzystne, tylko to co jest korzystne *dla niego*, co służy *jego interesom*. Demagog *nie dąży* do tego, aby dla ludzi *rzeczywiście coś uzyskać* a tylko spekuluje na to aby się nazewnątrz pochwalić, *że on czegoś „żąda“*. Ale czy jego *„żądanie“* w danych warunkach *„da się przeprowadzić“* o to taki szalbierz *zupełnie nie dba*, bo jemu idzie tylko o *jarmarczną, geszefciarską reklamę*, przy pomocy której usiłuje naiwnych ludzi ściągnąć do swego kramiku“ — (podkreślenia „Kolejarza Związkowca“).

Trudno rzeczywiście dostarczyć lepszych, poważniejszych i bardziej druzgocących argumentów przeciwko samemu sobie. Bo czyż postępowanie Z. Z. K. różni się czemkolwiek od sposobu działania, które sam nazywa **szalbierstwem**? Oto maszyniści proklamowali strajk manifestacyjny, odwołali go z tych czy i innych powodów. Stało się. Ale sprawa jeszcze nie skończona. Jeszcze nie wiadomo czy i kiedy M. K. zamierza wprowadzić zmiany w obecnym systemie. A więc nie wiadomo, czy nie trzeba będzie jeszcze demonstrować ba nawet, czy nie przyjdzie walczyć aż do zwycięstwa lub klęski. Przeciwko godzinowo-kilometrowemu maszynistów i konduktorów stoi potężny i zwarty front wrogów, których nie mało także i wśród kolejarzy i to bardzo wpływowych kolejarzy. W M. K. są ludzie i są czynniki, którym ukrócenie maszynistów w ich poborach specjalnie leży na sercu. Sytuacja jest groźna, wymaga baczności i pogotowia, wymaga jednolitego frontu wszystkich zainteresowanych. Przypuśćmy na chwilę, że Z. Z. M. zrobił źle, czy nierozważnie, że się pomylił i zbłądził... I o to Z. Z. K wykorzystując ten fakt rzuca się w i zajadłej furji na Z. Z. M., denuncjuje, szkaluje, oczernia, drwi i przedrzeźnia. W prasie, codziennej, w prasie zawodowej stara się poniżyć ten związek, stara się decyzje jego ośmieszyć.

Pytamy się wszystkich ludzi dobrej woli: co to może pomódz ogółowi, co za korzyść może ta wstrętna akcja przynieść maszynistom, palaczom czy konduktorom? Niech nam ktoś wskaże jakąś drobną, minimalną choćby korzyść, minimalny zysk dla pracowników z tej

powtarzamy raz jeszcze wstrętnej akcji?.. Rozważaliśmy długo i poważnie — ale nie mogliśmy się dopatrzeć niczego korzystnego z tej pisaniny. Przeciwnie, przyniesie to niewątpliwie tylko szkodę. Przecież to prosta denuncjacja. Przecież tego „Kolejarza Związkowca" czytuje także M. K. Przecież to tylko woda na młyn naszych wrogów, przecież to tylko osłabia nasze siły. A pod wyrażeniem „nasze siły" rozumiemy mimo wszystko ogół pracowników bez względu na Związek do którego należą. Wrogowie pracowników, wrogowie klasy pracującej napewno zacierają ręce z uciechy! Jeżeli zatem nie ma tutaj korzyści dla ogółu, jeżeli nie tu korzyść jest celem akcji Z. Z. K. to zapytać należy z jakiego powodu Z. Z. K. akcję tę wszczęło? Odpowiedź nietrudna bynajmniej... Chodzi o to aby złapać członków, mądrzyć się, reklamować się. Chodzi o własną *„geszefciarską reklamę"* o to *„aby się na zewnątrz pochwalić"*. Patrzcie jacy my jesteśmy mądrzy! My zastosowujemy „jedynie właściwe środki" a inni robią głupstwa. A więc Z. Z. K. nie robi tego, „co *w danym wypadku dla ogółu jest korzystne, ale to co służy jego interesom"*. A zatem Z. Z. K. wedle własnych słów popełnia **szalbierstwo**, tak jest **szalbierstwo**. Nie myśmy to słowo wymyślili i nie mamy zwyczaju takich słów używać w polemice. To samo Z. Z. K. dziwnym zbiegiem okoliczności samo dla siebie wymyśliło to piękne określenie.

Z. Z. K. powiada, iż żądać będzie godzinowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich. Pytamy wszystkich którzy interesują się naszem życiem publicznem, interesują się kolejnictwem, znają sytuację finansową Państwa i kolejnictwa, znają politykę oszczędnościową M. K. — pytamy wszystkich tych — czy jest choć odrobina, choć cień nadziei, że uda się nam w obecnej chwili uzyskać godzinowe?.. Jest to zupełnie wykluczone i niemożliwe. A jednak Z. Z. K. tego żąda. A więc *„nie dąży* do tego aby dla ludzi coś uzyskać a tylko spekuluje na to aby się *na zewnątrz pochwalić*, że on *czegoś żąda*. Ale czy jego *żądanie* w danych warunkach da się przeprowadzić o to taki **szalbierz** *zupełnie nie dba* bo jemu idzie tylko o *jarmarczną, geszefciarską reklamę* przy pomocy której usiłuje naiwnych ludzi ściągnąć do swojego kramikul..." Według definicji Z. Z. K. postępowanie takie nazywa się *szalbierstwem* i *demagogją*.

Po czem się dalej poznaje szalbierza i demagoga?.. Z. Z. K. mówi: „Demagog nie pracuje, nie walczy z myślą, by ta walka jakieś owoce przyniosła, jeno robi wszystko *„na pokaz"* i *wrzeszczy pod swą budą*. *„Chodźcie do mnie! Patrzcie jakim dobry! Czego to ja nie żądam!"* A Z. Z. K.? Przecież przez cały rok nie zrobił nic, dosłownie nic w sprawie godzinowo-kilometrowego. Siedział cicho, milczał i w głębi duszy cieszył się nawet może, że maszynistów atakują. Bronić ich ani nie myślał. To nasza rzecz była i nasze zadanie. Że tak było udowodniliśmy w poprzednim artykule i podejmujemy się udowodnić każdemu i na każde żądanie. Dopiero gdyśmy wystąpili z hasłem strajkowem, gdy nareszcie przekonali się najbardziej nawet zagorzali Z. Z. K-owcy z pośród maszynistów, *że my ich bronimy a nie Z. Z. K.* wówczas dopiero, w dodatku już po fakcie, już wtedy gdy niebezpieczeństwo na skutek naszej postawy zostało zażegnane — wówczas dopiero Z. Z. K. nabrał również i tupetu i wrzeszczy pod swoją budą: *„Chodźcie do mnie! Patrzcie, jakim dobry! Czego to ja nie żądam"*. Na przynętę ma służyć potęga Z. Z. K., 60.000 zorganizowanych w związku klasowym, zwarty solidarny front. — Wszystko to miałyby w wypadku walki do dyspozycji drużyny, należące do Z. Z. K... Czy to nie demagogja? Przedewszystkiem te 60.000 to potrosze t. zw. „bujda". Następnie gdybyż to same 60.000, ba nawet 600.000 coś zrobić mogły? Trzeba na to organizacji, trzeba zgrania, trzeba świadomości wspólnych interesów, trzeba woli i ochoty do walki. Kto u Was będzie strajkował panowie?.. Masa, której przynależność do Z. Z. K. wyraża się w tem, że jej obciągają wkładki członkowskie? Kto u Was będzie strajkował? Pytanie to ciekawe i poważne. I tego pytania nie wymyśliliśmy sami. To pytanie zadawali sobie wasi kierownicy nie chcemy mówić kiedy i przy jakiej sposobności. A jeśli odpowiedź na to pytanie jest wątpliwa to na drugie pytanie damy odpowiedź pewną i stanowczą. Kto u was będzie strajkował o godzinowo-kilometrowe dla maszynistów? Stanowczo ani jedna dusza, ani jeden człowiek, który nie jest maszynistą! Precz więc z tumanieniem ludzi, precz z pobrzękiwaniem drewnianą szabelką. To jest dopiero operetka, to dopiero farsa, połączona z „nabieraniem naiwnej publiczności". Przestańcie „wrzeszczeć przed swoją budą" bo to jest demagogja i to wstrętna w dodatku bo połączona z denuncjacją. Dla waszych celów nie zawahaliście się przychlebiać się w sposób kompromitujący Ministerstwu Kolei, wy, związek klasowy, na którego sztandarze, czerwonym sztandarze proletarjatu wypisane jest słowo, *walka*, wy którzy wiecie dobrze co sądzić o dobrej woli kapitału, o dobrej woli administracji. Wy się „podlizujecie" Ministerstwu, aby nas zdyskredytować, a sobie przysporzyć członków. Akcję naszą nazywacie operetką a sami gracie wstrętną i perfidną komedję kosztem pracowników, kosztem ich dobra, wbrew oczywistym interesom maszynistów, a ku uciesze przysięgłych naszych wrogów. To jest robota na korzyść wroga, pour le roi de Prusse.

Nie chcemy się zbytnio rozwodzić. I tak już napisaliśmy więcej aniżeli to wszystko warte. Nie mamy ochoty walczyć z wami, bo dla nas to jest zbyteczne. Jesteśmy i będziemy. Wasze 10 drużyn parowozowych, które są u was zorganizowane nie liczą się zupełnie. I tak muszą siłą rzeczy robić to co my będziemy robili. Do walki was nie potrzebujemy o współdziałanie zwróciliśmy się do was po raz ostatni. Zaczekamy cierpliwie aż Wy do nas przyjdziecie. Doczekamy się napewno. Na zakończenie chcemy podkreślić tylko jedno najciekawsze z ciekawych curiosum Z. Z. K. posiada: „Strajk, choćby manifestacyjny jest — jeżeli nie wojną — to *zapowiedzią wojny* czyli demonstracją sił bojowych, która ma przeciwnika zaskoczyć *znienacka* i niejako *zgnębić*. Więc jeżeli Z. Z. M. myślał o tem poważnie, to powinien być tą „demonstrację bojową" *urządzić w tajemnicy i nagle z nią wzstąpić*. A nie iść do M. K. *wywnętrzać się ze wszystkiem przed Ministrem* i t. d...

Z kolei my przecieramy oczy ze zdziwienia! Co to jest, Strategja kaprala w rezerwie. Myśli małego Józia o polityce, czy artykuł w organie jednego z najpoważniejszych, klasowego związku robotniczego?... Zaskoczyć z nienacka, urządzić w tajemicy, nagle wystąpić, nie wywnętrzać się?... Któż tak w dzisiejszych czasach postępuje? Gdzie, który *związek* tak strajk urządza, nagle i w tajemnicy? Który Związek nie prowadzi pertraktacji z zagrożeniem strejkiem, który związek nie wywnętrza się przed pracodawcą zanim do walki przystąpi. Gdzie Z. Z. K. widział taki strajk w czasach ostatnich? Tygodniami i miesiącami toczą się rokowania i pertraktacje pod groźbą strajku. Jak można taki strajk urządzać w tajemnicy? i dlaczego właśnie tak go urządzać?... Opinja ta jest tak niesamowicie bezsensowa, iż jedno tylko jest rozsądne wytłumaczenie. Redaktor musiał być nieprzytomny.

Przeholowaliście panowie nieco w waszej demagogji. Na szczęście uwolniliście nas również od konieczności wyciągania wniosków i konkluzji z waszego postępowania. Jak z ewangelji cytujemy z waszego organu związkowego. Powiedziane jest tam bowiem w Nr 119 str. 2, szpalta środkowa wiersz 36 i 37 od gory:

„Głupi łapie się na tą przynętę, mądry splunie i idzie dalej!"

Godzinowo-kilometrowe.

Energiczna postawa naszego Związku w sprawie nowego zamachu na godzinowo-kilometrowe spowodowała, iż sprawa została znowu odroczona na czas niewiadomy. Na skutek wyraźnych zapewnień p. Ministra, iż bez zgody Związku nie wprowadzi nowych norm wynagrodzenia za czas spędzony w służbie, Prezydjum Związku zdecydowało się odroczyć termin strajku protestacyjnego, ustalony jak wiadomo na dzień 11 września b. r. godz. 10-tą rano. Pan Minister zapowiedział zwołanie konferencji w tej sprawie. Sądzimy jednak, że konferencja ta nie prędko się odbędzie, gdyż w chwili obecnej niema zupełnie podstawy do obrad. Związek nasz nie przystąpi bezwarunkowo do dyskusji nad obecnym projektem. Nie myślimy również wysuwać nowych postulatów w sprawie godzinowego. Wiemy bowiem dobrze, że celem projektowanych zmian w obecnym systemie wynagrodzenia ubocznego jest *oszczędność*, że zatem M. K. dąży do *obniżenia* naszych poborów. Do tego dobrowolnie i świadomie ręki przykładać nie możemy. Nie uważamy również za stosowne występować z nowymi projektami, zawierającymi podwyżkę stawek i zmianę zasady na naszą korzyść. Nie widzimy bowiem możliwości zrealizowania takich postulatów w chwili obecnej. Żądać zaś tylko dla oka i dla demagogji — nie mamy zamiaru. Ministerstwo musi tedy wprzód opracować nowy projekt i dopiero gdyby, ten projekt nadawał się do dyskusji może ew. zwołać konferencję. Sądzimy jednak, iż nie będzie to sprawa łatwa. Z. Z. M. zapowiedział, iż bez walki nie pozwoli obniżyć poborów ubocznych ani o jeden punkt. Ponieważ M. K. wie dobrze, że decyzja nasza jest poważna i że za nią stoi 9.000 maszynistów gotowych do walki — przeto nie zechce chyba walki takiej prowokować. W tych warunkach jednak opracowywanie nowego projektu staje się dla M. K. bezprzedmiotowem. W dodatku odpadł nareszcie główny i zasadniczy argument, który M. K. podawało za jedyny motyw swego działania. Słyszeliśmy bowiem ustawicznie, że budżet M. K. został poważnie przekroczony i że M. K. musi koniecznie zredukować wydatki aby budżet zrównoważyć. Tak często słyszeliśmy to od bardzo poważnych przedstawicieli M. K. iż uwierzyliśmy prawie. *Tymczasem okazuje się dowodnie, iż to nie prawda.* Budżet M. K. nie tylko nie został przekroczony po stronie wydatków ale nawet wykazuje oszczędności. Oto p. Minister udzielił ostatnio wywiadu przedstawicielowi czasopisma warszawskiego „Gazeta Poranna Warszawska" w którym stwierdził, iż spodziewa się zamknąć budżet kolejnictwa *nadwyżką dochodów* i że tę nadwyżkę zamierza obrócić na inwestycje. Pomijamy już okoliczność, iż p. Minister obiecał ongiś obrócić pierwszy grosz oszczędności budżetowych nie na inwestycje ale na poprawę bytu pracowników kolejowych (co prawda nie jest to już pierwszy grosz ale drugi, pierwszy poszedł w roku ubiegłym na remuneracje). W każdym jednak razie odpadł najważniejszy i najgroźniejszy z argumentów, który miał służyć za uzasadnienie obniżenia naszych poborów ubocznych. Okazał się poprostu fałszywym. Cóż pozostało zatem? Chyba tylko to, iż są pewne czynniki którym ze względu na ciasno i fałszywie pojęty własny, egoistyczny interes i ambicje zależy na tem aby maszynistom ukrócono pobory. Są także i inni z kategorji t. zw. „starszych pracowników" o których mówi M. K. w jednem ze swoich rozporządzeń, iż dostają premję za to iż „przyczynili się szczególnie do uzyskania oszczędności". Tym zależy oczywiście także na premji t. j. chcieliśmy powiedzieć na tem aby uzyskać jaknajwiększe oszczędności kosztem pracownika. —Wątpimy jednak czy to wystarczy na uzasadnienie obniżki skoro według słów p. Ministra, są *nadwyżki*, są *dochody* i w dodatku aż takie, że wystarczą nietylko na remunerację ale i na inwestycje.

Temniemniej jednak należy się mieć na baczności. Tylko nasza zdecydowana postawa, tylko nasza solidarność, siła i wola do walki zdoła nas uchronić od klęski i niepowodzeń. Nasze decyzje stały się solą w oku dla niektórych Związków, które nie mogą nam przebaczyć tego, iż mężnie, ofiarnie i z otwartą przyłbicą gotowaliśmy się do obrony naszego stanu posiadania, nie mogą nam wybaczyć żeśmy się zdecydowali na męski czyn wówczas gdy oni szermowali jedynie słowami. Niech nas to nie zraża. Należy wytrwać przy powziętych decyzjach, które w skutkach swoich na zewnątrz i na wewnątrz, naszego Związku okazały się nader zbawienne.

Przypominamy Kolegom, że strajk demonstracyjny nie został bynajmniej odwołany. Odroczyliśmy tylko termin jego przeprowadzenia. Walka nie skończona — obecnie mamy tylko zawieszenie broni. Wzywamy tedy wszystkie koła, wszystkich naszych członków i wszystkich maszynistów, pomocników-masz. i dyspozytorów aby byli gotowi na każde wezwanie Prezydjum. Należy trwać w pogotowiu do walki, tymczasem zaś organizować się pilnie i sumiennie, umacniać wątpiących i słabych, uświadamiać biernych i niezorganizowanych. Do silnych należy przyszłość i zwycięstwo. Choćbyśmy naszej siły, którą w obecnym okresie zyskamy nie mieli użyć w walce o godzinowo-kilometrowe przyda się nam ona napewno w przyszłości. Dla tej przyszłości też pracujemy i pracować powinniśmy.

O mnożną dla obliczania godzinowo-kilometrowego.

Od czasu, gdy na skutek redukcji t. zw. dodatku regulacyjnego, mnożna na lipiec została ustalona w wysokości 42 punkty czyli w stosunku do czerwca podwyższona o 2 punkty, administracja kolejowa wpadła na ciekawy pomysł. Oto tej podwyższonej mnożnej nie zastosowała do godzinowo-kilometrowego. Pobory wypłaca się według mnożnej ustalonej na każdy miesiąc przez Radę Ministrów. Godzinowo-kilometrowe, zaś wypłaca się stale według mnożnej 40. Jest to postępowanie niewątpliwie i wyraźnie sprzeczne z prawem obowiązującem. Rozporządzenie Rady Ministrów z 18 lutego 1924 ustala wynagrodzenie drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie w punktach, a do obliczenia ich wartości w złotych, każe wyraźnie stosować mnożną, ustaloną na każdy miesiąc w myśl art. 4 ust. uposaż. przez Radę Ministrów. Mnożna ta jest i musi być tylko jedna i jednakowa dla wszystkich uposażeń, ustalonych w punktach. Stosuje się ją automatycznie także i do djet za wyjazdy służbowe wszystkich pracowników państwowych. Godzinowe stanowi wyjątek. Wyjątek ten opiera się oczywiście wyłącznie na samowoli organów administracji i jest bezprawny. Polityka którą administracja zastosować usiłowała jest w dodatku *nader niebezpieczna.* Drożyzna wzrasta. Wraz z nią wzrastać będzie mnożna. Ma to swoje głębokie uzasadnienie. Celem jest tutaj uchronienie pracownika przed spadkiem efektywnej wartości jego poborów. Dlatego uposażenie wyrażone zostało w punktach a nie w złotych. *Zawsze ilekroć mnożna spadała administracja stosowała do godzinowo-kilometrowego zmniejszoną mnożną.* Ilekroć zaś mnożna zwiekszała się, stosowała zwiększoną mnożną. Nie wolno nam pozwolić na to aby wbrew wyraźnemu brzmieniu obowiązujących przepisów wyeliminowano godzinowo-kilometrowe od związku z wysokością mnożnej. Nie mówiliśmy przecie nic, gdy mnożną zmniejszano i stosowano ją w zmniejszonej wysokości do godzinowo-kilometrowego. Obojętnem jest zupełnie *dlaczego* mnożną w lipcu zwiększono.

Skoro raz ustalono ją w pewnej wysokości należy bezwarunkowo zastosować ją także i do godzinowo-kilometrowego. Tak *chce* prawo tak *musi* robić administracja.

Z. Z. M. wystąpił do M. K. w powyższej sprawie ze stosownem pismem.

Sądzimy, iż M. K. uznając słuszność naszych wywodów poleci natychmiast wypłacić zredukowane bezprawnie zarobki, na przyszłość zaś, nakaże stosować się do obowiązujących przepisów.

KRONIKA.

Należytość za listy starszeństwa Dyr. Warszawskiej. Zarząd Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. zawiadamia, iż następujące Koła miejscowe zalegają jeszcze z zapłatą za otrzymane listy starszeństwa:

		Ilość list po 2 zł.	Należność zł.	Ilość list po 1 zł.	Należność zł.	Razem zł.	Wpłacono zł.	Pozostaje do uiszczenia zł.
1	Warszawa Główna .	110	220	—	—	220	160	60
2	„ Wileńska i Wschodnia . . .	50	100	40	40	140	82	58
3	Warszawa-Praga . .	60	120	—	—	120	110	10
4	Koluszki	10	20	—	—	20	—	20
5	Łódź-Kaliska . . .	70	140	30	30	170	100	70
6	Piotrków	60	120	50	50	170	98	72
7	Częstochowa . . .	20	40	50	50	90	20	70
8	Łazy	10	20	30	30	50	—	59
9	Sosnowiec	50	100	50	50	150	54	96
10	Siedlce	30	60	30	30	99	—	90
11	Ostrołęka	30	60	—	—	60	—	60
12	Warszawa-Gdańska .	30	60	—	—	60	—	60
	Razem							716

Zarząd Okręgowy wzywa wszystkie wymienione Koła miejscowe aby wpłaciły zaległe należytości bezwarunkowo do dnia 15 października 1925 r., gdyż Zarząd posiada terminowe zobowiązania pieniężne, za koszta druku list i niema do dyspozycji wolnych funduszów, z którychby zobowiązania swoje mógł pokryć. Zarząd Okręgowy zauważa przytem, iż wydatki na druk listy starszeństwa poniósł w interesie członków, którym w ten sposób umożliwił posiadanie urzędowego tekstu listy. Spodziewa się tedy, iż wszyscy członkowie Z. Z. M. zechcą bezwarunkowo uiścić w terminie należności, zwłaszcza iż na wypadek niezapłacenia należności w terminie, Zarząd byłby zmuszony przerwać udzielanie świadczeń na rzecz Kół i członków i ograniczyć swoje agendy, coby odbiło się niekorzystnie na stanie i sposobie załatwienia interesów związkowych. W razie niedotrzymania terminu, Zarząd Okręgowy będzie zmuszony pokryć swą należytość drogą ściągnięcia procentów, należnych Kołom za III kwartał r. b.

Wysłanych list nie przyjmuje się z powrotem.

Zarząd Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. wzywa wszystkich kolegów którzy na skutek wyroku komisji dyscyplinarnej zostali obniżeni w grupach uposażenia i dotąd nie odzyskali dawniej posiadanej grupy uposażenia, aby niezwłocznie nadesłali następujące dane, stwierdzone własnoręcznym, wyraźnym podpisem:

1. Imię i nazwisko.
2. Parowozownia.
3. Dawniejsza grupa uposażenia (przed wyrokiem).
4. Obecna grupa uposażenia (po wyroku).
6. Z jakiego powodu wdrożono postępowanie dyscypl.? (krótki opis wypadku).
6. Data i liczba wyroku kom. dyscypl. przy Dyrekcji.
7. Czy wnoszono rekurs do wyższej komisji dyscypl.?
8. Czy wnoszono prośbę o ułaskawienie?
9. Od kiedy pozostaje w niższej grupie?

Wszyscy koledzy, którzy życzą sobie aby sprawa ich była przedmiotem interwencji Zarz. Okręg. winni nadesłać powyższe dane do dnia 15 października r. b. Równocześnie Zarz. Okręg. zawiadamia, iż zwracanie się o interwencję w innej formie np. w formie podań etc. jest bezcelowe, ponieważ podania takie nie będą rozpatrywane.

C. K. P. w Prezydjum Rady Ministrów w sprawie zaszeregowań, unifikacji i opłat za mieszkania służbowe.

We wtorek dn. 7 września w Prezydjum Rady Ministrów została przyjęta przez podsekretarza stanu p. Studzińskiego delegacja Centralnej Komisji Porozumiewawczej Zw. Prac. Państwowych w osobach: pp. Raabego, Kisielnickiego, St. Dąbrowskiego, Muchy i Hanemana która zreferowała p. ministrowi postulaty zainteresowanych grup pracowników państwowych w sprawach zaszeregowań, unifikacji i nadmiernych opłat za mieszkania służbowe. Na złożone memorjały p. minister obiecał udzielić odpowiedzi w najkrótszym czasie.

O sygnalizację w porze zimowej. — Wobec zbliżającej się zimy, pory deszczów, mgły i śnieżyc, poczuwamy się do obowiązku zwrócić z naciskiem uwagę na niedomagania urządzeń sygnalizacyjnych na niektórych linjach P. K. P. Główny nacisk kładziemy w chwili obecnej na sprawę t. zw. *tarcz ostrzegawczych.* Zadaniem tarczy ostrzegawczej jest zwrócić uwagę maszynisty na to, iż w pobliżu znajduje się sygnał wjazdowy i poinformować go jak sygnał ten jest ustawiony. Znaczenie takiej tarczy jest nader doniosłe dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu zwłaszcza w czasie mgły, śnieżycy lub deszczu. Zadanie to jednak spełniają tylko *tarcze ruchome.* Powinny one być zaprowadzone bezwarunkowo na wszystkich linjach i przed każdym sygnałem wjazdowym.

Tymczasem na niektórych szlakach np. Lublin — Kowel *tarcz ostrzegawczych niema zupełnie,* na innych zaś np. w obrębie Dyrekcji warszawskiej istnieją wyłącznie tarcze stałe. Czem jest dla maszynisty tarcza stała? Słupkiem drewnianym pozbawionym sensu i znaczenia, na którym bezużytecznie spala się nafta. Maszynista, znający przestrzeń, wie i bez tarczy o tem, iż zbliża się do sygnału. O tem nie trzeba go pouczać. Maszynista chce jednak i powinien wiedzieć jak sygnał jest ustawiony. O tem tarcza stała pouczyć go nie może. Maszynista wie tyleż samo z tarczy ile i bez niej.

Zbytnie zwiększanie szybkości na wszelki wypadek nie da się na szerszą skalę zastosować. Maszynista bowiem zmuszony jest pilnować czasu jazdy, gdyż gdyż za przekroczenie tegoż czasu odpowiada i podlega karze. Jedynem, rozsądnem wyjściem z sytuacji jest zaprowadzenie tarcz ruchomych. Nie wolno tutaj zasłaniać się oszczędnością. Oszczędność w sprawach sygnalizacji jest bardzo problematyczną. Znamy dziesiątki wypadków, spowodowanych przejechaniem zamkniętego sygnału. Skutki takich wypadków, szkody wynikłe stąd dla kolei bywają poważne. Dziesiątki zdruzgotanych wagonów, rozbite parowozy, uszkodzony tor, ofiary ludzkie. Za koszta jednego tylko takiego wypadku możnaby urządzić ruchome tarcze ostrzegawcze w obrębie jednej Dyrekcji. Ponoś są oszczędności w budżecie kolei, ponoś mają one być użyte na inwestycje. *Z naciskiem w imię dobra kolei, w imię bezpieczeństwa ruchu,*

podkreślamy konieczność urządzenia ruchomych tarcz ostrzegawczych.

Nadto zwracamy uwagę na przepisy sygnalizacji, które nakazują, aby sygnał ustawiony na „stój" w czasie mgły i t. p. był zabezpieczony petardami. *Nie wszyscy pp. dyżurni ruchu stosują się do tych przepisów.* A sprawa jest nader ważna. Polecamy ją uwadze właściwych czynników. Należy pouczyć opieszałych, iż ścisłe przestrzeganie przepisów sygnalizacyjnych jest koniecznem.

Raporty miesięczne i listy kontrolne. — Niektóre koła Z. Z. M. nie nadsyłają już od dłuższego czasu raportów miesięcznych i list kontrolnych potrąconych wkładek członkowskich. Postępowanie takie utrudnia a nawet uniemożliwia zupełnie pracę Zarządowi głównemu. W braku danych nie można prowadzić ani racjonalnej statystyki, ani też ustalić ewidencji członków. Wobec tego przypominamy ponownie iż *raport miesięczny za miesiąc ubiegły winien bezwarunkowo być nadesłany do dnia 5 następnego miesiąca. Listę kontrolną potrącanych wkładek należy nadesłać do dnia 10 każdego miesiąca.* Niedopuszczalnem jest również nadsyłanie raportów za cały kwartał odrazu oraz przysyłanie listy kontrolnej raz na 3 miesiące. Prezydjum Związku wzywa wszystkich kol. przewodniczących, skarbników i sekretarzy kół miejscowych aby terminów tych dotrzymywali ściśle. *Koło, które nie nadesłałe raportu do dnia 5 nast. miesiąca lub też nie nadesłało listy kontrolnej wpłaconych wkładek do dnia 10 nast. miesiąca — nie otrzyma procentów. Dla takiego koła wstrzymane będą wszystkie świadczenia ze strony centrali. Nie będziemy udzielać obrony prawnej, zasiłków suspendacyjnych, zapomóg i* **nie będziemy wypłacać pośmiertnego.** Sądzimy, iż dotychczasowy stan rzeczy ulegnie natychmiast poprawie a to ze względu na własny interes kół.

Komunikat.

Prezydjum Związku zawiadamia wszystkich członków, iż obowiązujący obecnie statut Z. Z. M. nie przewiduje możliwości udzielania członkom pożyczek. Prezydjum nie może tedy udzielać członkom pożyczek pod żadnym warunkiem i w żadnym wypadku, gdyż wykroczyłoby przeciwko statutowi i przekroczyłoby swoje kompetencje. Także i Zarząd Główny żadnych pożyczek nie udziela i udzielić nie może. Wobec tego zwracanie się do Prezydjum z prośbą o udzielenie pożyczki jest bezprzedmiotowe. Prośby takie nie będą rozpatrywane i pozostaną bezwarunkowo bez odpowiedzi.

Nasze wystąpienia, interwencje i prace.

1.IX. Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego.

2.IX. Konferencja w Z. Z. K. w sprawie godz.-kilometr., kol. *Majlich* i *Siadak.*

3.IX. Konferencja w P. Z. K. w sprawie godz.-kilometr. kol. *Majlich* i *Siadak.*

4.IX. W M. K. i u p. Ministra w sprawie godzinowo-kilometrowego kol. *Majlich, Borkowski, Siadak, Sommerfeldt.*

7.IX. Zjazd okręg. Poznański kol. *Siadak.*

7.IX. Zebranie K. M. Warszawa-Gł. kol. *Borkowski.*

7.IX. „ „ „ Toruń kol. *Sommerfeldt.*

9.IX. Zjazd okręgowy Grudziądz kol. *Siadak.*

18.IX. W M. K. w spr. kol. *Michalskiego* Łódź kol. *Majlich* i *Siadak.*

22.IX. W M. K. w sprawie mnożnej dla obliczania godz. kilometr. kol. *Majlich* i *Siadak.*

24.IX. Konferencja bloku związków w sprawie pragmatyki i ustawy emeryt. dla dziennie płatnych, kol. *Majlich* i *Siadak.*

25.IX. W M. K. w sprawie kol. z Bydgoszczy, kol. *Majlich i Siadak.*

Nowy organ zawodowy w kolejnictwie. We Lwowie zaczęło wychodzić nowe czasopismo, poświęcone sprawom pracowników kolejowych. Jest to „Czasopismo" organ Związku urzędników z wykształceniem średniem. Dotychczas ukazały się 4 zeszyty o bogatej i interesującej treści.

„Przegląd Więziennictwa Polskiego". — Z pośród całego szeregu pism perjodycznych, wysuwa się na czoło miesięcznik, poświęcony zagadnieniom kryminologicznym i penitencjarnym, p. t. „Przegląd Więziennictwa Polskiego".

Brak tego rodzaju pisma dawał się odczuwać już od dłuższego czasu. W związku z mającym wejść w życie w niedalekiej przyszłości nowym kodeksem karnym, jednocześnie staje na porządku dziennym rola więzienia jako szkoły.

Zadaniem pisma jest omówić jaknajszerzej kwestję wychowania jednostek, które, czy to dzięki wyjątkowej nędzy, lub też z wielu innych powodów, dostali się za kraty więzienne. Więziennictwo polskie musi stanąć na najwyższym szczeblu, by w zupełności sprostać zadaniu, które wzięło na swoje barki, by wrócić społeczeństwu ludzi zdrowych i silnych moralnie.

Nr. 4 „Przeglądu Więziennictwa Polskiego" zawiera artykuły: prof. Poznyszewa — „Czy jest pożądane tworzenie laboratorjów penitencjarnych"; Naczelnika Wydz. Pracy Więźniów Czarkowskiego — „Zasady organizacji pracy więźniów"; St. Dąbrowskiego — „Prasa a więziennictwo"; —wicz'a „O więzieniach i karach w różnych krajach" i bogaty dział organizacyjno-zawodowy.

Abonament pisma wynosi: rocznie zł. 10, kwartalnie zł. 3. Numer pojedyńczy zł. 1.

Od Redakcji. Redakcja „Maszynisty" poczyniła już przygotowania, aby organ nasz zamienić na dwutygodnik. Redakcja zamierza ponadto rozszerzyć ramy czasopisma. Obok działów treści naukowej i organizacyjno-związkowej, zamierza Redakcja informować czytelników „Maszynisty" o najważniejszych wydarzeniach politycznych i gospodarczych. Zamierzamy również znacznie rozszerzyć dział sprawozdawczy o ruchu związkowym i dział informacyjny o życiu i stosunkach maszynistów. W celu należytego zorganizowania tego działu potrzebujemy *stałych korespondentów* na całym terenie kraju. Ci koledzy, którzy chcieliby się podjąć *stałego* informowania nas o wydarzeniach i stosunkach miejscowych, zechcą podać swoje adresy do Redakcji „Maszynisty". Zaznaczamy, iż jesteśmy skłonni wynagradzać korespondencje o ile będą wartościowe i nadające się do zużytkowania. Wszystkich bez wyjątku członków Z. Z. M. prosimy usilnie o współpracę i utrzymywanie kontaktu z Redakcją, ażeby organ nasz wyrażał istotnie wszystkie nasze potrzeby i zaspakajał wszystkie żądania.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.